Eurofundusze 2014-2020: PO IiŚ – pieniądze na drogi tylko krajowe

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 24, maj 2015 00:00
Jarosław Komża
Odsłony: 1278

Pieniądze z *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* w zakresie dróg publicznych sfinansować będą wyłącznie inwestycje na drogach krajowych. Apele środowiska samorządowego, by rozszerzyć zakres o drogi włączające do sieci TEN-T inne niż krajowe nie były skuteczne.

Program prawie transportowy

PO Infrastruktura i Środowisko to największy, najzasobniejszy ze wszystkich programów operacyjnych na lata 2014-2020. Dysponuje kwotą ponad 27 mld euro, tj. ponad 108 mld zł do wydania w najbliższych dziewięciu latach (2015-2023). Jego alokacja stanowi jedną trzecią całej alokacji funduszy polityki spójności dla Polski (85,46 mld euro).

Program finansować będzie inwestycje w kilku sektorach. Jednak pod względem przeznaczenia pieniędzy, można powiedzieć, ze to program transportowy, ponieważ na projekty z tego sektora zaplanowano 72 proc. (19 mld euro) całości budżetu programu. W dalszej kolejności są: środowisko (13 proc.), energetyka (10 proc.), kultura (2 proc.), zdrowie (2 proc.)

Drogi tak, ale tylko krajowe - w sieci TEN-T lub poza nią

Pieniądze na finansowanie szeroko rozumianych projektów transportowych zaplanowano w trzech osiach priorytetowych: III, IV, V i w części w osi VI (gdzie jest miejsce na niskoemisyjny tabor). Inwestycjom w transport drogowy ziemny dedykowano dz.: 3.1 oraz 4.1 i 4.2; transportowi wodnemu dz. 3.2, kolejowemu dz.: 5.1 i 5.2 ora lotniczemu zagwarantowano miejsce w dz. 3.1.

Koncentrując się na finansowaniu dróg z punktu widzenia potencjalnego beneficjenta samorządowego, trzeba stwierdzić, że możliwości są. Ale ograniczają się co do zakresu rzeczowego - do pozyskania finansowania inwestycji wyłącznie na drogach krajowych. Odcinki wewnątrz miast, trasy wylotowe, obwodnice, trasy ekspresowe i pozostałe – ale wszystko tylko w ciągu dróg krajowych. A co do potencjalnych beneficjentów, katalog ogranicz się wyłącznie do miast na prawach powiatu.

Zapisy programu oraz jego uszczegółowienia (szczegółowego opisu osi priorytetowych) mówiące o tych warunkach, zostały potwierdzone na posiedzeniu komitetu monitorującego program 18 maja. W uwagach

Phoca PDF

nadesłanych do resortu rozwoju regionalnego przed posiedzenie komitetu wskazywano postulaty uwzględnienia innych dróg, niż tylko te w sieci TEN-T i drogi krajowe, np. drogi dojazdowe do tych ujętych w sieci TEN-T. Jednak wiceminister Waldemar dyrekcja departamentu programów infrastrukturalnych MIR jasno stwierdzili, iż drogi łączące z siecią TEN-T będą finansowane z działania 4.2, ale nadal mogą być to wyłącznie drogi krajowe. Jak uzasadniali, włączenie innych kategorii dróg byłoby sprzeczne z treścią wynegocjowanego z Komisją Europejską programu operacyjnego.

Beneficjentami miasta na prawach powiatu

Jako potencjalnych samorządowych beneficjentów dofinansowania projektów drogowych wskazuje się miasta na prawach powiatu, w tym tzw. miasta - węzły sieci bazowej TEN-T oraz ośrodki regionalne i subregionalne i ich obszaru funkcjonalne, jako drugi typ tzw. obszarów strategicznej interwencji. Co do tych drugich, resort wyjaśnia, że hierarchia systemu osadniczego kraju została wskazana w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Wskazuje ona, że ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi są miasta posiadające co do zasady pomiędzy 50 tys. a 300 tys. mieszkańców, dopuszczając w uzasadnionych przypadkach również mniejsze ośrodki. Na bazie tego kryterium MIR wyznaczyło listę właściwych ośrodków, które zostały uzgodnione z samorządami województw i wskazane z nazwy w kontraktach terytorialnych (chyba, że weszły w skład ZIT wojewódzkiego).

Źródło: info własna na podstawie materiałów dla czlonkówKM POIiŚ i przebiegu posiedzenia KM POIiŚ 18.05.2015

Phoca PDF